

“Victoria,, vaticinio e certezza della rinnovata marina d'Italia

La bella nave partirà oggi alle ore 13 dal Molo Bersaglieri per il viaggio inaugurale

La nave bianca

Oggi la bella nave bianca si staccherà dal Molo dei Bersaglieri per compiere il suo primo viaggio da Trieste ad Alessandria d'Egitto. Assisteremo certamente a una di quelle manifestazioni popolari che sono un primato della nostra città. La nave è il simbolo, la speranza, il sogno di Trieste, che, malgrado la crisi che travaglia i traffici marittimi, si sente sempre più attaccata alla sua funzione marinara, bene intuendo l'ora della rinascita non lontana.

In pochi anni le società triestine hanno rinnovato le loro flotte. Non è mancata davvero la fede per andare incontro all'avvenire; non è mancato lo spirito di sacrificio per mantenere al tonnellaggio giuliano una efficienza degna della sua tradizione e delle sue possibilità di sviluppo. E la città ha seguito con cuore commosso la tenacia, la fede e, diciamo pure, l'audacia dei pionieri, delle grandi società di navigazione e industriali, salutandole entusiasticamente ogni nuova vittoria.

Oggi ci piace ricordare uno dei giorni più belli per Trieste, quando la «Saturnia» si staccò dagli ormeggi e salutata da una folla di oltre cinquantamila persone, prese il largo, mentre le piccole imbarcazioni delle nostre società sportive, che raccolgono la più bella e generosa gioventù di Trieste, l'accompagnavano con una festa tumultuosa di vele e di remi. La città sentiva già il peso della crisi, ma rinascere nella fede attraverso la grande opera compiuta. La «Vulcania» seguiva dopo breve tempo la «Saturnia». Le due grandi motonavi furono ben presto note ed ammirate in tutto l'Atlantico. Esse portavano il segno della modernità, della maturità e della potenza dei nostri cantieri. E quanto ciò abbia giovato alla reputazione dell'industria navale giuliana, lo dimostra il fatto delle numerose unità costruite per conto della marina nazionale e delle marine estere nei nostri grandi arsenali, i continui successi sui mercati esteri, il credito nuovo che i Cantieri Riuniti dell'Adriatico hanno assicurato alla bandiera della Patria.

Ed ecco la «Victoria», la nave bianca che ride l'orgoglio, le speranze, i sogni di Trieste marinara. Varata pochi mesi or sono alla presenza di Costanzo Ciano, già subito colpì per la forma snella e potente del suo scafo. Ora è perfetta in ogni sua parte: un vero capolavoro di armonia. Nessuna affettata stravaganza è in essa; pure è una nave diversa da tutte le altre, grandi e piccole, che solcano gli oceani: è una nave nuova, che tocca il più alto vertice della perfezione nel campo dell'industria armatoriale. Essa strappa all'animo di chi la guarda il grido dell'ammirazione come doveva avvenire per certe costruzioni architettoniche del nostro insuperato e insuperabile Rinascimento. Se — come è stato detto — la nave è uno dei mezzi per provare nella vita moderna le capacità architettoniche di una civiltà arti-

stica, ebbene, la «Victoria» deve essere considerata da tutti gli italiani come l'opera più perfetta uscita finora dal genio inventivo della razza. La nave non vive, purtroppo, quanto un edificio di marmo: in compenso la sua bellezza non è statica; è una bellezza che cammina. Ammirata oggi sullo sfondo del golfo di Trieste, la «Victoria» accoglierà domani il vibrante saluto della laboriosa e generosa popolazione di Brindisi e 40 ore dopo susciterà la stupefazione della folla cosmopolita di Alessandria d'Egitto. Ed anche dalle navi di tutte le bandiere che la incroceranno lungo l'Adriatico ed attraverso il Mediterraneo, partirà il grido: «Ecco la nave nuova, che segna una tappa nella tecnica delle costruzioni e che fa onore alla bandiera d'Italia».

Il Lloyd Triestino può essere fiero di questa sua più potente e più bella unità. Essa lo farà rinascere, là dove arrivarono i suoi primi battelli e i suoi servizi s'imposero per tanti anni in concorrenza con le bandiere di tutta Europa. I momenti non sono facili per la marina mercantile. Ma guai a perdere le ore della vigilia! Questo grande ammonimento fu lanciato un giorno da Costanzo Ciano per giustificare davanti al Parlamento fascista e all'opinione del Paese, perché egli, uomo di mare e di sicuri intuiti, faceva una politica d'incoraggiamento per le nuove costruzioni. E' una politica di previdenza e di saggezza che deve continuare, giacché tutte le crisi sono sempre crisi di selezione. Le marine mercantili che rimangono ferme in attesa delle ore facili e delle buone occasioni, sono destinate a decadere ed a scomparire. Perciò Trieste domanda, per la giustizia del suo mandato, per la forza delle sue tradizioni, per l'istinto della sua vitalità di poter continuare nel suo programma di rinnovamento e di ricostruzione navale.

Vi furono in un passato recente momenti di dubbio che potevano trasformarsi in stato d'animo di abbandono. Le difficoltà spingevano a dimenticare involontariamente ciò che di vivo e vitale la bandiera di Trieste rappresentava in Africa, nell'Oriente vicino e nel Levante lontano. Anche da questo punto di vista il nome della nave che fra poche ore drizzerà la prua verso il sud, per il suo primo viaggio trionfale, acquista un significato di definitiva vittoria sulle incertezze e sui colpevoli abbandoni. Sia quindi di conforto per tutti coloro che non perdettero la fede e pensarono alle opere nuove, quando poteva sembrare vicina la sosta, poter contare che oggi si può guardare innanzi e preparare le nuove conquiste per il buon nome di Trieste e dell'Italia.

L'orario del nuovo viaggio

La «Victoria», che parte oggi alle 13, arriverà a Venezia alle 17. A Venezia avrà luogo un ricevimento che durerà fino alle 20. A quest'ora la motonave ripartirà per Brindisi, ove giungerà domenica alle 18. In questo porto la «Victoria» si fermerà fino alle 20, ora in cui partirà per Alessandria, ove arriverà il 30 alle 14.30.

Ai colleghi esteri

Salutiamo con la più viva simpatia i colleghi della stampa estera, che sono convenuti dal più grande centro d'Europa per partecipare al primo viaggio della «Victoria», e siamo lieti che l'odierno avvenimento si svolga con la loro testimonianza. Essi potranno dire di Trieste, della sua operosità, della sua vitalità nel complesso economico della vita italiana, del suo rinnovamento nella funzione marittima, con dati precisi, con impressioni dirette e con la più ampia libertà di giudizio.

La missione del Lloyd Triestino

Quando circa un secolo fa l'iniziativa dell'Emporio chiamò in vita il Lloyd Triestino, furono i capi della società a rendersi per primi conto della funzione che un'impresa marittima adriatica poteva svolgere in rapporto a quei traffici ultramarini che per legge di natura dovevano far capo ad un porto d'Italia.

Eppure, dal 1831 in poi, noi assistiamo al fenomeno che l'attività lloydiana non si esauriva né si esaurisce in singoli affari di trasporto marittimo, ma abbraccia tutto un programma di creazione di rapporti d'affari, di estensione delle relazioni economiche a un numero sempre crescente di paesi, di incanalamento dei traffici levantini e orientali verso l'alto Adriatico e dall'Adriatico verso l'interno dell'Italia e verso i Paesi al di là delle Alpi.

Il prestigio in Oriente
La caratteristica dell'organizzazione lloydiana è data dall'impianto di numerose e ben attrezzate proprie agenzie e rappresentanze nei centri maggiori del Mediterraneo, del Levante e Mar Nero, delle Indie e dell'Estremo Oriente.

Molto prima che la rete consolare si estendesse alle località minori del Levante, furono gli agenti lloydiani quelli i cui consoli triestini all'estero e come tali i consulenti e gli avvocati delle industrie e dei commerci, creando fra il Lloyd Triestino e i suoi clienti italiani ed esteri quella intimità di rapporti che è un po' il segreto del grande prestigio della Compagnia.

Redenta Trieste, il Lloyd Triestino, la cui antica iniziativa fu dovuta riconoscere anche in quei centri internazionali che decisero la restituzione delle navi lloydiane, minacciate di sequestro in conto riparazioni, all'Italia e ai loro antichi proprietari, si trovò dinanzi a compiti nuovi. Anche prima del 1914 la Compagnia ammantava che servisse i porti adriatici già allora italiani. Entrata a far parte anche formalmente della famiglia marinara italiana, la Compagnia del Lloyd Triestino si sentì lieta e superba di poter mettere tutta la sua provata attrezzatura commerciale e tecnica al servizio dei traffici italiani coll'Oriente, e di poter portare all'economia italiana tutte le sue preziose relazioni coi Paesi d'Oltre Alpe, difendendo quella importante funzione intermedia di Trieste nel traffico di transito che è indipendente dalla bandiera e che promana da ragioni geografiche non meno che da un lavoro secolare d'espansione e di accaparramento.

L'importanza del traffico lloydiano
Entrano a far parte della Marina italiana, il Lloyd Triestino occupa subito, per entità di tonnellaggio e importanza di linee e di traffici, i primissimi ranghi, mentre d'altro canto soltanto una grande nazione marinara come l'Italia, che deve cercare più ampio respiro sui mari, poteva offrire l'ambiente necessario a sviluppare le iniziative marittime.

Ciò che il Lloyd Triestino significa per i traffici italiani è illustrato da poche cifre. Nel 1913 il solo porto di Trieste svolgeva con i Balcani, la Grecia, l'Egitto e il Levante, un traffico di 965 milioni di lire contro tutto il vecchio Regno 705 milioni di lire. Il traffico prebellico di Trieste e di Fiume con le Indie e l'Estremo Oriente era superiore a tutto il traffico italiano con i suddetti Paesi.

Malgrado gli spostamenti avvenuti nel periodo postbellico, l'apporto del Lloyd Triestino al traffico marittimo italiano con l'Oriente è stato quindi notevole.

L'Italia, pur nelle difficoltà dell'assetto postbellico, si rese conto degli importanti interessi connessi con

quest'antico nucleo marittimo, per Trieste e Fiume nelle loro funzioni di mediatori dei traffici centro-europei, per lo sviluppo marittimo dell'Adriatico, conteso da marine vicine e lontane, per l'espansione politica ed economica italiana in Europa e sui mari.

Si dipartono da Trieste le linee più celeri oggi esistenti, per Costantinopoli, Alessandria d'Egitto, le Indie, l'Estremo Oriente: l'Espresso settimanale Trieste-Venezia-Brindisi-Pireo-Costantinopoli, l'Espresso settimanale Trieste-Venezia-Alessandria, la linea celere mensile di Bombay, la linea celere mensile delle Indie e dell'Estremo Oriente, assicurando così una comunicazione celere quindicimale con le Indie.

Accanto ai servizi celeri si hanno la linea settimanale della Palestina, la linea settimanale del Levante (Mar Nero), la linea settimanale della Soria, la linea quindicimale dell'Egeo e Mar Nero, la linea commerciale mensile per l'Estremo Oriente.

Assieme si ha così una rete di 128 partenze celeri e di 208 partenze in servizio commerciale, con un complesso di 334 viaggi all'anno, in modo da fare di Trieste il più importante centro di comunicazione dell'Europa all'Oriente.

Navi veloci e perfette come il «Teodoro», il «Pisano», il «Cracovia», il «Gange», lo «Stella d'Italia», il «Fusijama», il «Himalaya», il «Vienna» e il «Heloana», la «Victoria», nave ammiraglia del Lloyd, le quattro nuove motonavi attualmente noleggiate per i servizi d'Australasia, assieme alle altre 28 navi del Lloyd Triestino, formano un imponente complesso di 41 navi, 25 passeggeri e 215.143 T. S. L., che per la bontà del materiale, la bravura degli ufficiali e degli equipaggi e la perfezione dei servizi, valsa a guadagnare al Lloyd Triestino la simpatia e la preferenza del pubblico viaggiante nazionale ed estero.

Pur nella crisi del dopoguerra, il Lloyd Triestino trasportò attorno a 70 mila passeggeri e da un milione ad un milione e un quarto di tonnellate all'anno, percorrendo annualmente da 1,5 a 1,83 milioni di miglia.

La linea d'Egitto

La linea d'Egitto è una delle due prime linee d'Oltremare create novanta anni or sono dal Lloyd Triestino agli albori della sua vittoriosa attività marittima. La gloriosa e italiana storia lloydiana, che segna tanti decenni di sempre rinnovati trionfi, vanta anche su questa rotta un invidiabile primato che è titolo d'orgoglio per l'Italia oltre che superba affermazione delle perseveranti energie e dello spirito d'intrapresa di Trieste.

Affermazione internazionale

L'avvenimento odierno induce a ricordare e riassumere le affermazioni e le ripercussioni di questa linea nella vita nazionale ed internazionale. Non occorre rilevare come l'avvento della navigazione a vapore, abbreviando notevolmente le distanze, rese possibile un rapido risveglio del vita commerciale triestina. Il primo battello lloydiano adibito alla linea d'Egitto fu il «Mahmudi», che iniziò i suoi viaggi nel 1838.

La linea d'Alessandria aveva tutti gli elementi per essere al primo posto

La motonave «Victoria» ha le seguenti caratteristiche principali:
Lunghezza . . . 163 metri
Larghezza . . . 21
Alt. di costruz. 13
Velocità media 21,5 nodi
Velocità mass. 23,25
Potenza . . . 16.880 cav. asso

della Media Europa che hanno rapporti di commerci, di affari e di turismo con l'Africa. Dall'Inghilterra, dalla Germania, dai Paesi danubiani, attraverso le coincidenze già stabilite con le grandi linee di navigazione aerea, Alessandria d'Egitto potrà essere raggiunta nel più breve tempo e con la tradizionale regolarità delle grandi linee lloydiane.

La presenza degli illustri colleghi esteri e il loro fervore entusiastico, ci permettono di dire: ecco finalmente una buona giornata per Trieste e per la Marina mercantile italiana.

nel campo delle relazioni commerciali e turistiche fra l'Europa e l'Egitto. Lo dimostrano a chiare note il suo rapido sviluppo e la preferenza ad essa accordata dal pubblico viaggiante internazionale ed in particolare dell'Europa centro-orientale.

L'Egitto è costantemente meta di un movimento turistico mondiale che di anno in anno si va facendo sempre più vasto ed intenso, con il diffondersi della conoscenza dei suoi immensi tesori archeologici, delle sue insuperabili attrattive di soggiorno per ogni sorta di turisti e delle grandi possibilità che esso offre al mondo commerciale. Giova ricordare a questo proposito per quanto più direttamente riguarda il nostro Paese, che verso l'Egitto si sono diretti con considerevole successo gli sforzi di penetrazione dei commercianti e industriali italiani, tanto che esso può essere considerato uno dei pochi Paesi con i quali è attiva la bilancia dei nostri scambi. Non si può dimenticare che abbiamo in Egitto colonie nostre fiorentissime che giovano grandemente all'espansione economica e culturale italiana.

Secondo il censimento degli italiani all'estero di qualche anno fa, su 139.000 connazionali residenti in Africa, ben 49.000 si trovano in Egitto. Questa cifra è notevole per entità e significato e se, alle considerazioni sopra esposte sull'importanza dell'Egitto nei nostri traffici, si aggiungono le potenti creazioni che gli italiani d'Egitto hanno saputo compiere — scuole, giornali, industrie, istituzioni culturali, sanitarie, assistenziali — si ha una visione realistica dell'alto posto che quel grande Paese occupa nei rapporti internazionali dell'Italia.

Dagli elementi che abbiamo schematicamente esposti, appare quindi l'alto valore nazionale e internazionale della linea del Lloyd Triestino fra l'Europa e l'Egitto, linea che detiene un primato assoluto non solo fra quelle istituite dalle altre Compagnie italiane, ma anche rispetto alla concorrenza estera.

Il Lloyd Triestino ebbe in ogni tempo cura di dedicare alla rotta Adriatico-Egitto le sue navi migliori, più rapide e più comode, appagando pienamente tutte le esigenze più pratiche e più raffinate del pubblico viaggiante. Ne fanno testimonianza le due belle e ricamente ospitali navi che rispondono ai nomi di «Heloana» e «Vienna», che tuttora prestano produttivo servizio. Il segreto del successo lloydiano contro le continue formidabili concorrenze che la Società deve sostenere su questa linea è appunto questo. Trionfale successo che ci dà la piena misura della posanza e della volontà di ascendere del Lloyd Triestino.

Le correnti turistiche

La creazione del nuovo colosso marittimo — la motonave «Victoria» — dimostra che la nostra grande Compagnia, fedele alle sue luminose tradizioni e consapevole sempre della missione che l'Italia le affida nel mar d'Oriente, intende rendere ancora più saldo ed invincibile il suo primato. Il balzo in avanti che la nostra Marina ha compiuto con la costruzione della «Victoria» è di chiara evidenza: sinora per raggiungere l'Egitto s'impiegavano da Trieste e Venezia tredici giorni; con l'entrata in linea della nuova possente motonave il viaggio dall'Europa all'Egitto potrà essere compiuto in 40 ore.

Le correnti turistiche mondiali verso l'Egitto vanno di continuo aumentando. Trieste è indubbiamente il grande centro marittimo più importante per le comunicazioni europee con quel Paese. La raggiunta delle vie ferroviarie e marittime che a Trieste convergono da ogni parte del mondo fa assumere ancor più spiccatamente alla caratteristica di linea marittima mondiale questo grande servizio espresso

lloydiano. Ma poiché ogni successo implica doveri nuovi e costituisce un impegno non solo verso la Nazione, ma anche verso quei popoli che dimostrano tanta simpatia e preferenza per le nostre navi, il Lloyd Triestino non ha esitato a compiere il gesto ardissimo in questi tempi difficili di costruire una nuova sontuosa e velocissima città galleggiante.

Il viaggio che oggi si inizia richiama l'attenzione mondiale sulle realizzazioni marinare dell'Italia fascista e nel tempo stesso sulle storiche contrade dell'Egitto, vera necropoli immensa di una antichissima tramontata civiltà, che tanti preziosi ricordi storici e monumenti d'inestimabile valore di mano in mano rivelando, e fucina operosa di moderne creazioni e di ricchezze. L'avvenimento odierno va perciò considerato, anche sotto l'aspetto della nostra espansione marittima e turistica, come un incitante invito agli italiani come all'Europa tutta, per quegli itineari che aprono nuove e feconde intraprese in quella grande e progredita Nazione africana: agli italiani in particolare che conoscono le glorie della più antica navigazione e dei traffici più arditi nel Levante mediterraneo, ove la grande politica del Regime tende a dilatare con inflessibile audacia l'intraprendenza della stirpe.

Personalità e giornalisti esteri convenuti a Trieste

Nessun avvenimento ha mai riunito a Trieste, e potremmo dire in Italia, un così grande numero di autorevoli rappresentanti della stampa estera, che il viaggio inaugurale della motonave «Victoria». Ieri sera infatti, alla cena del Lloyd Triestino ha offerto ai rappresentanti dei grandi giornali europei e americani nella sontuosa sede dell'Aero Club, abbiamo visto riuniti i più bei nomi della stampa mondiale e i più autorevoli rappresentanti delle Compagnie europee di navigazione. Tra i capi dell'Ufficio stampa come, Bruno Astor, dei vice-direttori del Lloyd Carlo Mosetti e dott. Bojanovich, dal dott. comm. Castiglioni, dal comm. Camalich, presidente della Cosulich di Londra, oltre che dai principali agenti esteri del Lloyd e dagli addetti all'Egitto stampa dott. Ragusin e principe Schönburg.

Erano rappresentati fra altri i seguenti giornali: il Times, dal redattore L. E. Browne, il Daily Mail da George Luntley, la Chicago Tribune da Mr. Barber, il New York Herald da Alan Finn, il Temps da Robert Gauthier, il Berliner Tageblatt da Hans Flammang, la Leipziger Neueste Nachrichten da Carl Clemen, l'Independence Belge da Charles Grona; la Basler Nachrichten da Giovanni Ehinger, la Neue Zürcher Zeitung da Enrico Dron, il Journal de Genève da Edmund Baraldi, la Gazette de Lauenburg da Pietro Greller, l'Illustrated London News da H. C. Bailey, il Field e la Queen da Richard Rosenheim, il Lidové Noviny da Frantisek Feigl, l'Az-Est-Lopok da Szabo Lorincz, il Pester Lloyd da Kaldor Gorgey, la Politiken-Copenhagen, la Dagbladet da A. P. Chab, il Norge-Bandels di Oslo e il Bonnier di Stoccolma da Elsa Lettmann, la Deutsche Zeitung da Gott. Schreiber-Loesenburger, il Wiener Zeitung da Holzer, il Motorships of the World da A. C. Hardy, il Neptune da Fred. de Loy, il Motorist da A. P. Chab, il N. Y. Journal da Jacob Lippowiz, l'Interessantes Blatt da dottor Leo Feischer, la Reichspost da F. Funder, l'United Press da Carlo Tigoli, l'Agenzia Stefani e il Popolo d'Italia da Alessandro Nicotera, il Giornale del Carino e la Tribuna, il Resto del Carlino e il Giornale d'Oriente da Ugo Millesi, la Vie d'Italia da Giuseppe Silvestri, la Gazzetta del Mezzogiorno da Maria, il Giornale di Genova da Aldo Chien, la Rivista Sul Mare da prof. Lucia Tranquilli e altri ancora.

Le grandi agenzie turistiche hanno pure inviato i loro rappresentanti al viaggio inaugurale. La Compagnia dei Wagons-Lits è rappresentata dal Major O. V. Thomas, la Cook e Son da K. R. Shrewsbury-Advertising, la Escombe McGrath da A. G. Allanson, l'Oesterreichischer Verkehrsbureau dal Hofrat Hans Nachbauer, l'Ufficio viennese della Cook da I. A. Ambord, l'American Express da M. Harvey, la Neueste Nachrichten di Monaco dal dott. A. Betz e molti altri.

Dopo la cena, servita inappuntabilmente con squisita eleganza e signorilità dal cav. Carlo Zanoni del «Continental», Bruno Astori, iniziando in italiano e proseguendo in inglese, francese e tedesco, pronunciò un discorso di saluto agli autorevoli rappresentanti del giornalismo mondiale convenuti a Trieste per il grande avvenimento, dicendo fra altro:

«Voi vi trovate qui riuniti per un avvenimento marittimo che ha una risonanza che ben possiamo considerare internazionale, perché l'entrata in linea di una grande nave destina a abbreviare la distanza fra due continenti, è avvenimento che supera i fini di una Nazione e contribuisce a rendere più strette e amichevoli le relazioni tra i popoli. Questa è la missione della motonave «Victoria» che onora l'Italia».

Parlo quindi, esprimendo la riconoscenza e il saluto degli ospiti, il venerando Sir Henry Sann, in lingua inglese, fra vivissimi applausi. Infine parlò il cap. Candido Camalich, presidente della «Cosulich» di Londra, illustrando con arguta parola le origini e la gloria dei Cantieri triestini e il primato conquistatosi dalla Cosulich e dal Lloyd nei servizi passeggeri di tutto il mondo.

Gabriele d'Annunzio alla celebrazione del XV anniversario della presa di Gorizia

ROMA, 26
La celebrazione del 15.º anniversario della presa di Gorizia assumerà un carattere di eccezionale importanza e richiamerà sul fronte dell'Isonzo la folla dei reduci di quelle gloriose battaglie. In seguito al vivo interessamento delle rappresentanze nazionali dei reduci della guerra, sembra ormai assicurato l'intervento di Gabriele d'Annunzio, il quale la mattina del 6 agosto, a bordo di un aeroplano da guerra, sorvolerà la famosa quota 609 e dall'alto getterà una corona di alloro d'omaggio devoto di tutti i combattenti d'Italia alla memoria dei Fratelli caduti.

Il Poeta scenderà sul campo d'aviazione di Gorizia e si incontrerà con il Maresciallo d'Italia Badoglio, per assistere poi alla riproduzione della presa del Sabotino con le truppe del Presidio di Gorizia.

Camicie Nere decorate al valor civile

La Stefani comunica l'elenco delle Camicie Nere decorate della medaglia di bronzo al valor civile, tra cui lo seguenti della nostra regione:

Capomaniplio Pilat Giovanni della 8.ª Legione Isonzo. In occasione di un violento incendio sviluppatosi in una casa, accorse tra i primi e, accortosi che una famiglia era rimasta bloccata in un appartamento al primo piano, salvò sul tetto di un edificio adiacente e raggiunse così le finestre dell'abitazione, riuscendo con suo pericolo a trarre in salvo tre individui. Veneretengio (29 aprile 1926).

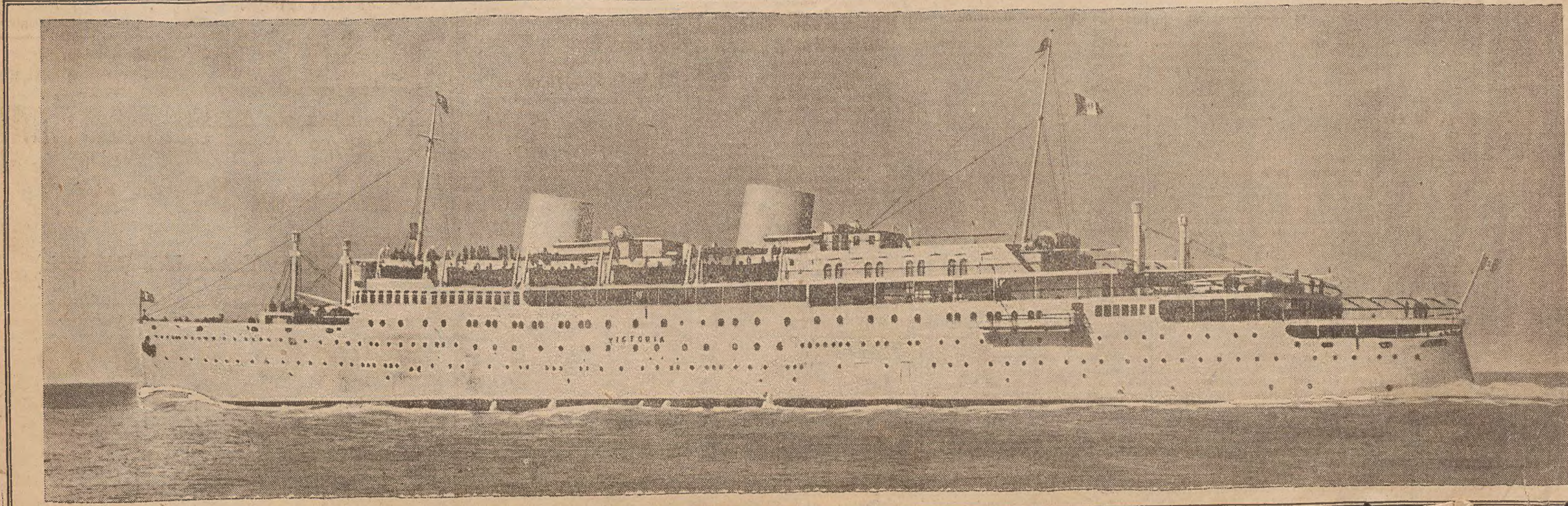
Camicia nera scelta Guglielmo Guglielmo - Reparto Milizia della strada (Trieste), per soccorrere una persona chiusa in un locale dove si era scatenato un incendio, tentava di raggiungere una retratta. Scordandosi di una vetrina, si precipitò nell'abitazione, riuscendo con suo pericolo a trarre in salvo tre individui. Veneretengio (29 aprile 1926).

Camicia nera scelta Guglielmo Guglielmo - Reparto Milizia della strada (Trieste), per soccorrere una persona chiusa in un locale dove si era scatenato un incendio, tentava di raggiungere una retratta. Scordandosi di una vetrina, si precipitò nell'abitazione, riuscendo con suo pericolo a trarre in salvo tre individui. Veneretengio (29 aprile 1926).

I Bersaglieri partono per Bologn

Stasera i Bersaglieri partono per la sagra di Bologna. Trieste manda 150 dei suoi bersaglieri, valorosi volontari, vecchi combattenti dal petto fregiato di segni del valore; giovani che hanno portato dai reggimenti, lasciati da poco, quel meraviglioso spirito di corpo che è una delle più simpatiche caratteristiche dei soldati piamonti.

Per i bersaglieri l'ordine di adunata stabilisce come punto di ritrovo sede della «E. Totin», da dove tutti iscritti — divisi in plotoni — muoveranno, preceduti dal labaro e dal dagliere sezionale, dal labaro della Compagnia volontari e dalla fanfara per la Stazione Centrale. Ora di adunata: le 20 precise. I familiari, invece, dovranno trovarsi alle 20.30 nell'atrio della Stazione Centrale per essere avviati — da appositi incaricati — ai posti loro assegnati sulle vetture speciali.



CORSO GARIBALDI N. 3

